

MANUEL DE FORMATION
DOSSIER DE FORMATION/VARIANTE TW

VARIANTE TW

- **Livret de briefing**

2^e édition – mars 2019

Édition gratuite réservée à un
usage non commercial (NC)

Pour toute remarque ou modification vous pouvez contactez l'auteur : Thibault PALFROY

thibaultpalf@gmail.com - www.goodpilot.fr

LIVRETS DE BRIEFING

Éditions JPO

Chaque formation est associée à un *Livret de briefing* qui contient toute la théorie de chaque leçon/programme de vol.



Le *Livret de briefing* est organisé **chronologiquement** et est un support indispensable à chaque pilote pour la préparation de son vol !

PRÉPARER LE

TEST EN VOL DU PPL

Le livre *Préparer et réussir Le test en vol du PPL* vous guidera dans les révisions des exercices qui sont au programme de l'examen en vol pour la licence du PPL.

Disponible sur le site des Éditions JPO.



CHAÎNE YOUTUBE

GOOD PILOT

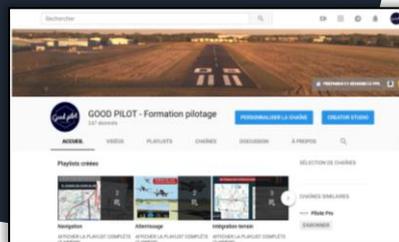
Du même auteur, la chaîne YouTube *GOOD PILOT* vous donne un accès libre à :

- des vidéos sur divers thèmes de la formation au pilotage,
- des briefings théoriques pour préparer les vols.

http://bit.ly/GOODPILOT_youtube

Good pilot

• formation pilotage



FORMATION THÉORIQUE

AEROGLIGLI



AEROGIIGLI propose une formation théorique à distance validée par la DGAC.

En combinant la formation pratique des Editions JPO et la formation théorique d'AEROGIIGLI vous obtiendrez un cursus complet et approuvé pour l'obtention de votre licence de pilote.

www.aerogliqli.fr

PROGRAMME 1

Formation à la variante TW

1. Roulette de queue

Les avions équipés d'une roulette de queue sont minoritaire en aviation légère moderne. Cette conception sert à diminuer la traînée (pas de train avant) et ainsi **augmenter les performances de l'avion et notamment la vitesse de croisière**.

Exemple de train tricycle



Exemple de train classique



2. Visite pré-vol extérieur

En complément des vérifications d'usage lors de l'inspection extérieure vous devez **vérifier l'état de l'atterrisseur arrière** en accord avec les consignes du manuel de vol de l'avion.

Exemple du *Manuel de vol* du Cap 10B section Procédures Normales

IV.1.7 - ATTERRISEUR ARRIERE conjugaison et écrasement

COPYRIGHT CEAPR-TOUS DROITS DE COPIE/REPRODUCTION RESERVES

Exemple du *Manuel de vol* du Cap 10B section Description

I.3.7. - ATTERRISEUR ARRIERE

Il est équipé d'une roulette à bandage plein - de 6 X 200 montée sur un amortisseur caoutchouc.

L'orientation de cette roue est commandée par le braquage de la gouverne de direction, et est débrayée automatiquement pour les manoeuvres au sol, dès que l'orientation de la roue dépasse un certain braquage.

COPYRIGHT CEAPR-TOUS DROITS DE COPIE/REPRODUCTION RESERVES

3. Roulage

En fonction du type de roulette de queue il peut être nécessaire de **vérifier le couplage de la roulette avec la commande de direction** (consulter le *Manuel de vol*).

Exemple du Manuel de vol du Cap 10B section Procédures Normales

IV.6 - ROULAGE

- .6.1 - Frein de parc débloqué
 - .6.2 - Essai des freins et conjugaison dès le départ
- S'assurer du verrouillage de la roulette arrière en constatant que l'avion répond correctement en roulant aux mouvements du palonnier.**

COPYRIGHT CEAPR-TOUS DROITS DE COPIE/REPRODUCTION RESERVES

Durant le roulage, positionnez la commande de profondeur vers l'arrière pour **maintenir un contact de la roulette arrière avec le sol** et ainsi assurer le contrôle de l'avion.

Exemple de commande de profondeur plein cabré



4. Décollage

Le décollage avec un train classique varie d'un décollage avec un train tricycle car la mise en ligne de vol induit :

- **des effets gyroscopiques**
- **supprime la possibilité de contrôle avec la roulette arrière (plus de contact avec le sol).**

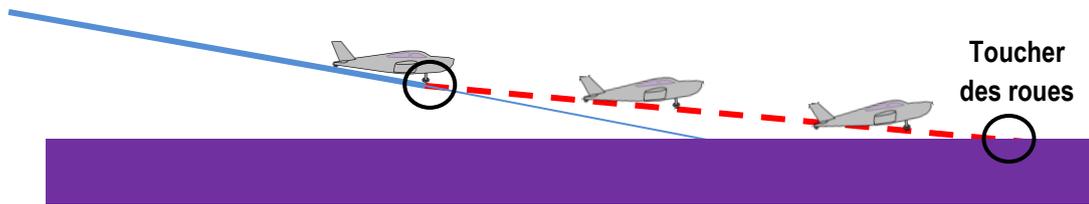
Pour le décollage, procédez comme suit :

- 1- **Mise en puissance progressive** avec le manche arrière pour assurer la dirigeabilité et contrôler le souffle hélicoïdal grâce avec la gouverne de direction ;
- 2- **Mise en ligne de vol** en contrant le couple gyroscopique ;
- 3- **Prise de l'assiette de montée** initiale en contrant le souffle hélicoïdale.

Pour les vitesses caractéristiques, consultez votre manuel de vol

5. Atterrissage

Un avion à **train classique** est parfois **instable** lors de l'atterrissage (au moment du contact avec la piste et/ou en phase de **décélération**). L'instabilité peut aller jusqu'au "cheval de bois".

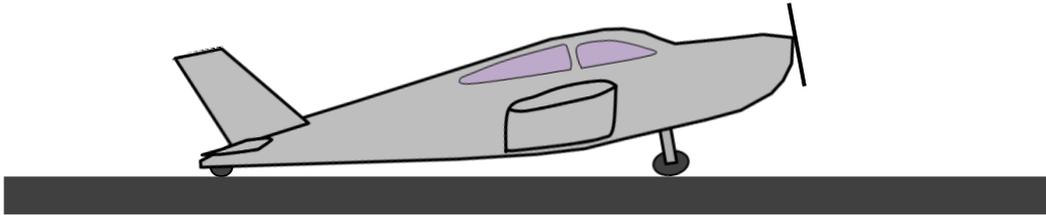


La taille de l'avion n'est pas à l'échelle...

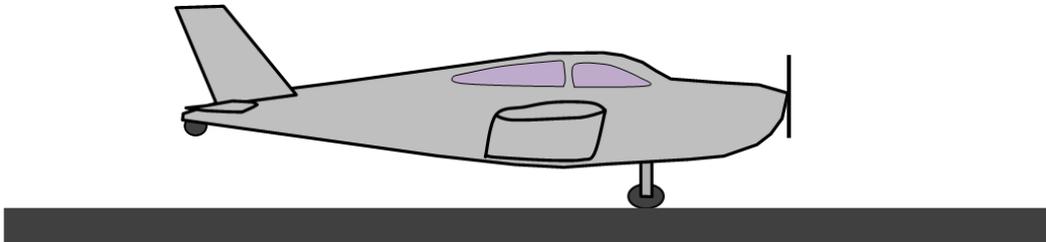
Lors de l'atterrissage vous pouvez soit :

- Atterrir "**trois points**" et amener progressivement la commande de profondeur "**plein cabré**" pour faciliter la tenue d'axe ;
- Atterrir "**deux points**" (atterrissage de piste) et conserver l'avion en ligne de vol pendant la décélération.

Exemple d'un atterrissage "**trois points**" avec un avion à **train classique**

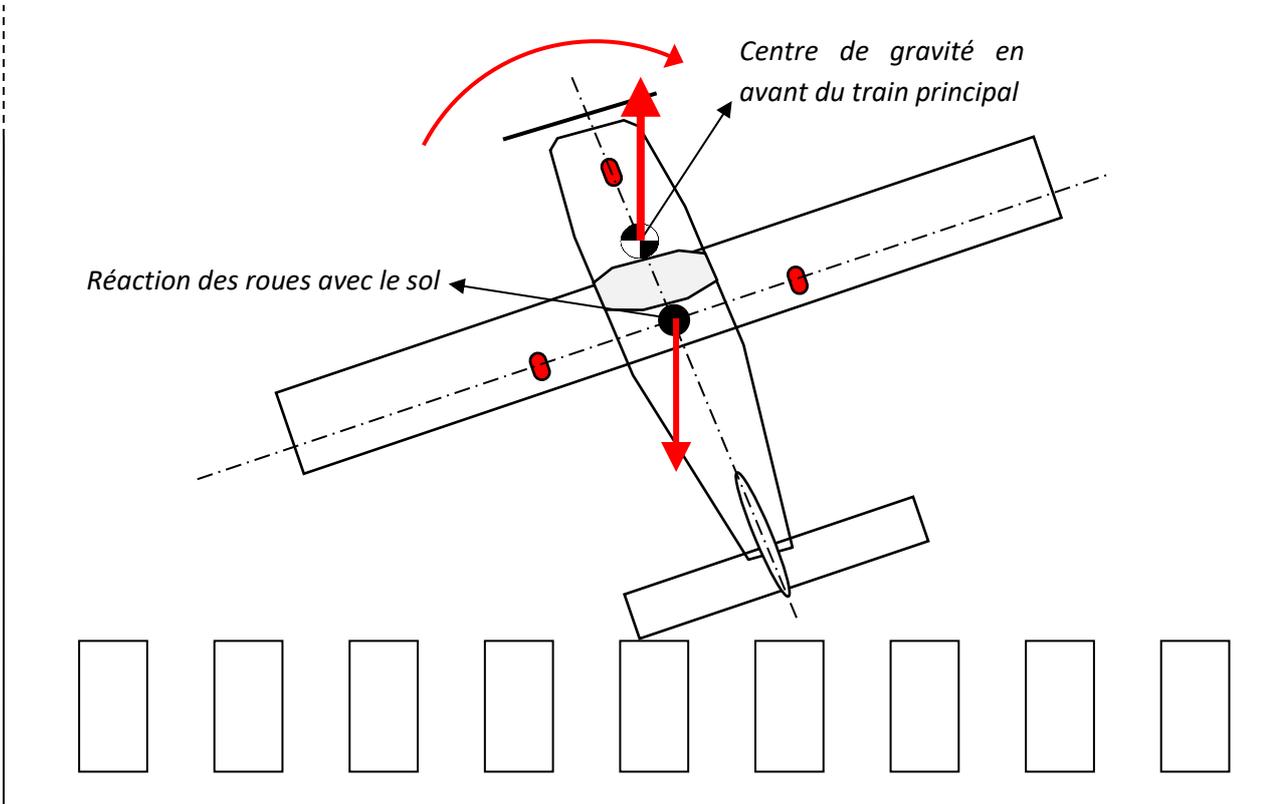


Exemple d'un atterrissage "**deux points**" avec un avion à **train classique**



6. Effets du vent à l'atterrissage

Exemple d'un atterrissage avec un avion à **train tricycle**, avion non dans l'axe de piste



Exemple d'un atterrissage avec un avion à **train classique**, avion non dans l'axe de piste

